DRUM BUN!

automobilism · turism · alpinism

CU CE NAVIGĂM ÎN EXCURSII NAUTICE

Continuăm azi seria de recomandări pentru amatorii de excursii nautice, oferindu-le cîteva detalii privind pregătirea ambarcațiunii și a accesoriilor, asamblarea diverselor „piese" etc.

1. Pentru cei ce utilizează bărci pneumatice. Folosirea acestora pentru coborîrea pe rîuri este posibilă cu condiția de a aplica un panou de scînduri sau placaj **în interiorul bărcii pe fund,** la dimensiunile acestuia. Panoul (podina) sporește echilibrul bărcii. Cu cît contactul cu apa se realizează pe o suprafață mai mare, posibilitatea răsturnării este mai mică.

Acest panou poate fi pliant sau din bucăți ce vor fi încheiate cu șuruburi sau prin două tije transversale de împreunare (pe lungime). De acest panou se vor ancora sacii din pînză cauciucată sau plastic ca și orice obiect ce se află la bord.

Dacă spațiul din interiorul bărcii este insuficient pentru echipaj și depozitarea bagajelor, recomandăm utilizarea unei camere de automobil care va fi remorcată de barcă prin chingi sau fringhie de plastic, legate tot de panou.

Sacul de bagaj va fi așezat în interiorul colacului și legat de acesta prin cîteva bucăți de sfoară sau chingă. Dacă folosim saci de plastic, aceștia trebuie puși într-un sac de pînză.

2. Cei care nu posedă bărci pneumatice pot face excursii nautice utilizînd pneuri uzate de automobil de dimensiuni mari.

Din două pneuri, legate între ele, peste care se aplică un panou se formează o plută. Panoul va fi ancorat de pneuri prin trecerea unei chingi sau fringhii de jur împrejurul colacului prin 4—5 puncte. Dacă la aceasta se atașează o remorcă, în genul celei arătate mai sus, pot naviga bine două persoane cu tot bagajul necesar.

Atît echipajul cît și sacii de bagaje vor sta numai pe mijlocul bărcii sau plutei pentru a nu produce dezechilibrări.

Recomandări comune:

— pentru vîslire, în cazul echipajelor de două persoane, se utilizează pagaie tip canoe sau padelă; în cazul navigației solitare, numai padelă tip caiac; manevrarea direcției se va face numai din pagaie sau padelă.

Anton VOICU

Ancheta ziarului „SPORTUL":

„DELTA DUNĂRII ȘI VIITORUL EI TURISTIC"

O DEZVOLTARE ARMONIOASĂ PE TOATE COORDONATELE

Investigînd, cu minuțiozitate, posibilitățile deltei, ing. MIHAI VANȚĂ, custode al Comisiei Monumentelor Naturii a Academiei, ne trimite o serie de propuneri valoroase pentru dezvoltarea turistică complexă a Deltei Dunării.

Redăm, în cele ce urmează, pasajele esențiale din scrisoarea sa.

Consider că este momentul să pornim, în mod temeinic, la amenajarea turistică complexă a deltei și a zonei lagunare, ținînd seama de dezvoltarea economică, de necesitatea păstrării mediului natural și a echilibrului biologic (ocrotirea faunei și florei), valorificarea potențialului natural, armonizarea tuturor domeniilor de activitate.

Principalele zone care se pretează pentru diferite acțiuni turistice sînt: **Tulcea, Tatanir, Chilia-Veche, Periprava, Letea, Sulina, Mila 23, Crișan, Maliuc, Ilgani, Jurilovca, Murighiol, Sf. Gheorghe, Istria etc.**

PESCUIT. Delta și complexul Razelm, prin varietatea speciilor de pește și prin splendidul lor cadru natural, atrag un număr mereu crescînd de pescari sportivi. Zonele cele mai indicate pentru pescuit sînt **Merheiul mic și mare, Babina, Matița, Trei Iezere, Puiu, Puiulețu, Roșu, Roșuleț, Fortuna, Tatanir, Dranov, Gorgova, Dunavăț, Periprava, Ilgani, Jurilovca, Maliuc, Sf. Gheorghe, Sulina, Tulcea.**

VÎNĂTOARE. Numeroase și variate exemplare din lumea păsărilor și a mamiferelor, de o valoare cinegetică deosebită, pot fi întîlnite de vînător în deltă și în complexul vecin. Zonele **Ilgani, Matița, Ivancea, Gorgova, Crișan, Letea, Caraorman, Sulina, Murighiol, Dranov, Pardina, Tatanir, Gr. Lupilor, Uzlina, Sf. Gheorghe etc.** oferă multe satisfacții vînătorului care nu trebuie să uite, însă, că el însuși trebuie să fie și primul ocrotitor al vînatului.

FLORA. În afară de imensele suprafețe de stuf, în deltă întîlnim o floră de o bogăție unică în Europa. Flora acvatică și unele relicte de specii terestre au o valoare științifică deosebită. Zonele: **Letea, Caraorman, Uzlina, Ilgani, Murighiol, Roșca — Buhaiova—Hrecisca, Sf. Gheorghe—Zătoane—Perișor, Periteasca—Leahova, Portița** prezintă un interes deosebit pentru iubitorii naturii și pentru cercetători

ATENȚIE DEOSEBITĂ LA OASPEȚII INARIPAȚI!

FAUNA. Condițiile specifice deltei oferă un mediu optim de trai unei interesante faune. Aici își dau întîlnire cinci importante drumuri de pasaj ale păsărilor migratoare. Unele păsări și-au găsit aici ultimul lor refugiu. (Deci, atenție!). Peste 300 de specii de păsări, din care 74 de proveniență extraeuropeană, sînt oaspeți ai deltei.

Zonele **Letea, Caraorman, Crișan, Sulina, Uzlina, Murighiol, Dunavăț, Jurilovca, Gr. Lupilor, Insula Popina, Insula Sahalin, Roșca—Hrecisca—Buhaiova, Sf. Gheorghe—Zătoane—Perișor, Periteasca—Leahova — Portița, Ilgani, Roșu, Roșuleț** constituie un tezaur ornitologic inestimabil pentru cercetători.

ENTOMOFAUNA. Un număr însemnat de specii poate fi studiat de cercetători sau de amatori în zonele: **Letea, Caraorman, Roșca—Buhaiova—Hrecisca, Sireasa, Periprava.**

ETNOGRAFIE. Un interes deosebit prezintă, pentru cercetător ca și pentru turist, oamenii, obiceiurile și așezările vechi sau noi ale deltei. Tezaur etnografic prețios întîlnim în zonele **Tulcea, Chilia-Veche, Periprava, Letea, Sulina, Crișan, Mila 23, Tatanir, Partizani, Caraorman, Sf. Gheorghe, Murighiol, Istria, Enișala, Nuntași, Jurilovca.**

BALNEOLOGIE. În zona complexului lagunar Razelm-Sinoe se află lăcurile **Agighiol și Nuntași,** care dispun de excelenți factori terapeutici (nămol sapropelic, radiația solară). Aici, ca și la **Murighiol,** sînt necesare amenajări corespunzătoare.

OCROTIREA NATURII. Am amintit valoarea faunei și florei din deltă. Pentru a preîntîmpina dispariția unor specii de păsări și peisaje s-au constituit rezervațiile naturale permanente: **Roșca—Buhaiova — Hrecisca, Sf. Gheorghe—Zătoane—Perișor, Periteasca — Portița, Popina, Sahalina, Murighiol,** în care se păstrează intactă flora și fauna. În jurul acestor rezervații s-au creat zone tampon, pe o lărgime de 1—2 km., unde accesul este interzis pentru a asigura liniște deplină ornitofaunei. Vînatul și pescuitul nu sînt permise aici. Au fost înființate rezervații temporare de clocit și pasaj în perioada aprilie—august (cazul rezervațiilor: **Somova, Ilganii de Sus, Iazurile, Iacub (Crișan), Uzlina, Tatanir, Istria, 6 Martie, Murighiol, Fund. Golovița, Agighiol, Gr. Lupilor, Baia Nord (Sulina), Mareheru** și **Musura.** Rezervațiile temporare de pasaj sînt locuri unde se concentrează păsările în timpul pasajului de primăvară și toamnă, deoarece găsesc liniște deplină și hrană suficientă.

Apropierea oamenilor de locul de cuibărit, zgomotul îi determină — de exemplu — pe pelicani să-și părăsească cuiburile. Așa a fost cazul rezervațiilor Somova, Ilganii de Sus și Iazurile (părăsite temporar). Iată de ce este necesar să se respecte liniștea deplină în zona rezervațiilor permanente, temporare și în zonele tampon. **Reglementarea circulației turistice în zonele din imediata apropiere a rezervațiilor este tot așa de importantă pentru viitorul deltei ca și amenajările turistice.**

INFRASTRUCTURA TURISTICĂ A DELTEI

Pentru a veni în sprijinul pasionaților de ornitofaună propunem înființarea unor turnuri de observație, înzestrate cu aparatură corespunzătoare, unde în baza unei taxe vor putea face observații. Acestea ar trebui montate în zonele: **Roșca, Zăton, Periteasca, Uzlina, Letea, Sulina, Murighiol.**

Consiliului județean pentru ocrotirea naturii Tulcea îi revin sarcini importante pentru: întronarea liniștei depline în rezervațiile naturale, marcarea unor trasee turistice, înființarea punctelor de documentare turistică, precum și pentru propaganda privind protecția naturii în deltă

BAZA MATERIALĂ. La baza amenajării complexe a deltei trebuie să stea un plan bine chibzuit privind dezvoltarea infrastructurii turistice, a bazei materiale existente și înființarea unor noi centre turistice bine dotate. Ținînd cont de varietatea expedițiilor în deltă, va trebui să se înființeze noi așezări turistice, noi centre industriale, unități specializate pentru prestări de servicii turistice specifice deltei, asigurarea cu materiale pentru pescuit, pescuit subacvatic, practicarea diferitelor sporturi nautice, crearea unei flote turistice proprii a deltei, de la remorchere mijlocii la șalupe, hotele plutitoare, ceamuri, bărci cu rame etc. De asemenea, va trebui asigurată aprovizionarea cu: alimente, apă potabilă, combustibil, materiale de salvare, medicamente etc. Ar fi utilă înființarea unor tabere de colibe pentru turiști în stil adecvat deltei, ca și amplasarea unor mici corturi pescărești pe litoralul Mării Negre, care să fie utilizate de turiști. (În extra-sezon, acestea ar fi folosite de pescari). Trebuie să se organizeze cherhanale specializate, care să poată pregăti mîncăruri specific pescărești și preparate din pește. În prima etapă, cred că este necesar să se asigure condiții pentru circa 5 000 turiști pe zi.

TRANSPORTURI. Pentru a pătrunde în deltă și în complexul Razelm—Sinoe este necesar să se înființeze o flotă turistică proprie.

Sporirea numărului de ambarcațiuni de diferite capacități se impune urgent. Astfel, în prezent, nu există posibilități de circulație regulată în complexul Razelm—Sinoe și în unele zone ale deltei. Ce bine ar fi dacă ar exista mijloace de transport pe direcțiile: **Tulcea — Murighiol — C. Dunavăț — Sărinasuf — Enișala — Jurilovca — Istria — Gr. Lupilor — Gura Portița — Periteasca — Sulina** sau: **Tulcea — Crișan — C. Perivolovca — C. Dunavăț — Jurilovca — Dranov — Sf. Gheorghe — Sulina.**

Ar fi necesare șosele neînundabile, care să străbată delta pe rutele: a) **Tulcea — Partizani — Crișan — Sulina — C. A. Rosetti — Letea — Periprava;** b) **Mila 18 — Mila 23 — Cîșlița — Chilia Veche;** c) **Chilia Veche — Tatanir — Pardina — Stipoc — Mila 18;** d) **Pardina — Plaurul — Pătlăgeanca — T. Vladimirescu**

O CALE FERATĂ ÎNGUSTĂ ÎN JURUL RAZELMULUI

Construirea unei căi ferate înguste în jurul complexului Razelm — Sinoe de la: **Tariverde — Nuntași — Istria — Ceamurlia de Jos — Jurilovca — Enișada — Agighiol — Murighiol — Dunavăț — Mahmudia — Tulcea** ar putea facilita transportul turiștilor, ca și deservirea viitoarelor stațiuni balneare **Nuntași, Agighiol** și **Murighiol.**

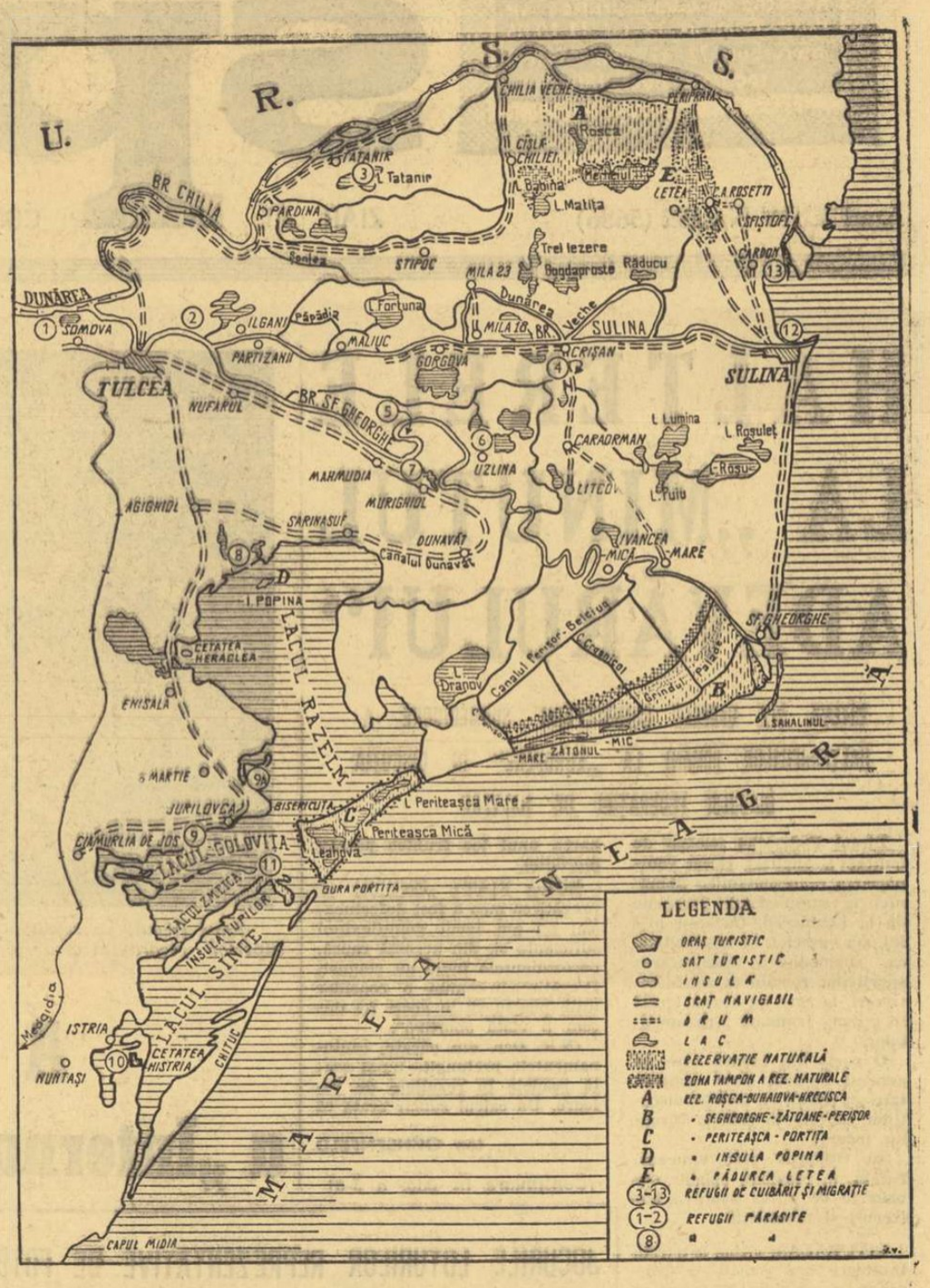
★

Pentru a înlesni cercetarea hărții alăturate am împărțit convențional delta și complexul vecin în zone cu activități specifice.

N. A. Unele obiective amintite în text n-au putut fi plasate pe hartă în locul real ocupat de ele pentru a nu acoperi detalii de desen.

În vederea popularizării așezărilor din deltă am denumit sate turistice și așezările obișnuite care nu oferă încă nimic deosebit în afară de cazare la localnici

Pe hartă figurează (dar nu au mai fost incluse în legenda obiectivelor) refugiile de cuibărit și pasaj: 1. Somova (refugiul părăsit temporar); 2. Ilganii de Sus (refugiu părăsit temporar); 3 Tatanir; 4. Iacub (Crișan); 5. Marcheru; 6. Uzlina; 7 Murighiol; 8. Iazurile (refugiu părăsit temporar); 9. Fundul Golovița; 9. A. 6 Martie; 10. Istria; 11. Grindul Lupilor; 12. Baia Nord (Sulina); 13. Musura.



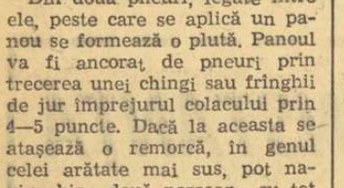
LEGENDA OBIECTIVELOR TURISTICE

1. Oraș turistic; 2. Sat turistic; 3. Centru documentare turistică; 4. Port; 5. Cherhana; 6. Centru pentru caiac și natație; 7. Centru agrement; 8. Centru prestații serviciu; 9. Centru etnografic; 10. Cabană; 11. Hotel; 12. Hotel plutitor; 13. Tabără colibe (temporar); 14. Tabără studenți-elevi; 15. Muzeu; 16. Locuri istorice; 17. Monumente ale naturii; 18. Zone pescuit; 19. Zone vînătoare; 20. Zone plajă-natație; 21. Zone de liniște deplină (acces interzis); 22. Zone de cercetări științifice; 23. Restaurant; 24. Bufet; 25. Punct medical; 26. Oficiu poștal; 27. Stațiune balneară; 28. Cherhana specializată; 29. Centru industrial; 30. Punct observare (ornitologie); 31. Crescătorii pește.

Localități	Obiective existente	Obiective propuse
Maliuc	2, 3, 4, 5, 9, 11, 15, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 29	6, 7, 8, 10, 13, 14, 20, 28
L. Matița	5, 10, 17, 18, 19, 21, 22	2, 10, 13, 22, 29, 31
Mila 18	2, 4, 18, 19, 23, 24, 25, 26	6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 28
Mila 23	2, 5, 9, 10, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 31	6, 7, 8, 12, 13, 14, 22, 29
Murighiol	2, 4, 9, 17, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27	6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 20, 22, 27, 28, 29, 30, 31
Nuntași	2, 9, 23, 24, 25, 26, 27	7, 8, 14, 27
Nufărul	2, 4, 9, 18, 19, 24, 25, 26	8, 10, 14
Pardina	2, 4, 9, 18, 19, 24, 25, 26	8, 12, 13, 14, 22, 28, 29
Partizani	2, 4, 9, 18, 19, 23, 24, 25	8, 12, 13, 14, 22, 28, 29, 31
Periprava	2, 4, 5, 9, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25	6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 22, 28, 29
Periteașca	5, 10, 17, 18, 19, 21	2, 7, 12, 24, 25, 28, 31
G. Portița	5, 10, 18, 19	10, 12, 22
L. Roșca	17, 21	22, 30
Sarinasuf	2, 9, 18, 19, 23, 24, 25, 26	4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 28, 29
Sfiștofca	2, 9, 19, 24, 25, 26	10
Sf. Gheorghe	1, 4, 5, 9, 10, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29	3, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 20, 28, 30, 31
Stipoc	2, 9, 18, 19, 22, 24, 25, 26	6, 7, 8, 10, 14, 20, 28, 29, 31
Sulina	1, 4, 5, 9, 11, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29	3, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 28, 30, 31
Tatanir	2, 4, 5, 9, 17, 18, 19, 24, 25, 26	6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 22, 28, 29, 31
L. Tătaru	18, 19	10, 13, 14, 22, 28, 29
Tulcea	1, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 29	3, 6, 7, 10, 12, 13, 14, 28, 30, 31
Uzlina	2, 4, 5, 9, 10, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 26	3, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 22, 28, 29, 30, 31

(N. A. Cifrele scoase în evidență reprezintă obiective existente, dar care trebuie dezvoltate).

DILETANTISM ȘI SERVILISM



Organizarea unui raliu este, fără îndoială, o treabă foarte grea, care cere experiență și competență. Lipsa acestor calități la factorii de răspundere români este explicabilă datorită timpului scurt de cînd au pătruns în concernul automobilistic european. Ceea ce, însă, nu poate primi scuze este aliajul nefast de diletantism și servilism de care dau dovadă acești factori.

A.C.R. figurează în scripte drept organizator principal al Raliului Dunării. În fapt, asociația noastră se comportă ca un simplu executant docil, fără simțul discernămîntului, acceptînd **orice** i se propune (sau **impune**), devenind astfel un organizator de rangul doi. În comisia tehnică de la Viena A.C.R. nu a fost reprezentat de vreun membru competent, capabil să ia poziție și să apere un punct de vedere românesc, la urma urmei **punctul de vedere al organizatorului principal.** Nici unul din membrii secretariatului raliului (Udroiu, Teodorescu, Velescu etc.) nu a participat la calcularea rezultatelor, la dezbaterea chestiunilor ivite după încheierea competiției. Dosarele de la posturile de control și de la probele din România au fost luate de ofițiali austrieci care s-au închis cu ele într-o cameră de hotel și au lucrat singuri vreme de 20 de ore. Oficialii români s-au ocupat la Poiana doar de probleme administrative (cazare, banchet, festivitate de premiere). Secretariatul înființat la Brașov s-a dizolvat vineri dimineață (în ziua decisivă a competiției) și n-a mai fost în stare să păstreze perspectiva asupra mersului raliului. Însăși echipa A.C.R., participantă în raliu, n-a fost însoțită de o mașină de asistență tehnică (de care au beneficiat toate celelalte echipe), ci de un cuplu eterogen format dintr-un medic și un contabil; mașina acestora (pusă la dispoziție de A.C.R.) nu a putut, firește, ține ritmul cursei, ba a fost și avariată. În asemenea condiții, cum își imaginează A.C.R. că există posibilitatea de a ieși din diletantism?

Tot vineri dimineața și-a încetat activitatea și biroul de presă, ziariștii rămînînd astfel și în continuare (în momentele decisive) lipsiți de informațiile necesare, care le-au fost, de altfel, refuzate și în perioada de pregătire a raliului. Conducerea A.C.R. a acceptat cu o ușurință vecină cu servilismul, fără nici un protest, ca materialele de documentare și de informare, tipărite la Viena, să-i fie trimise într-un număr de exemplare ridicol. Întreaga atitudine a organizatorilor față de presă a fost departe de a corespunde importanței competiției: lipsa unei mașini pentru urmărirea probelor speciale, difuzarea rezultatelor la 22 ore după încheierea raliului, greutăți în obținerea cazării etc. Conducerea A.C.R., supusă unei noi probe, nu s-a comportat la înălțime, nu a avut atitudinea care să-i procure o brumă de prestigiu internațional (dincolo de aprecierile care privesc tradiționala ospitalitate românească și care este apanajul poporului nostru, nu al A.C.R.). La Poiana Brașov, în loc să se ocupe de treburi importante, inclusiv atribuțiile sale în juriul internațional, secretarul general al A.C.R. dirija personal repartizarea camerelor de hotel! Ceea ce nu a evitat situația neplăcută a unor oficiali români (arbitrii la punctele de control și la probele speciale) care nu au avut unde dormi. Fără a mai pomeni de faptul că nici un arbitru român nu a fost invitat la banchetul final, la care s-au ospătat copios numai o parte din cei cu merite în organizarea acestui raliu.

Inserăm cu tristețe toate aceste lucruri, cu regretul că ele se repetă sistematic, dar cu nădejdea că prima adunare generală a A.C.R. (sau poate, pînă atunci, consiliul de conducere) va găsi căile de ieșire din impas.

Vidu BALAN

PATRU ÎNTR-O LOTCĂ

(Urmare din pag. 1)

cunoști cu adevărat e nevoie de ani de zile. Cel mai cinstit lucru e să-ți consemnezi impresiile, care nu pot fi nici exhaustive, nici strict riguroase.

Primul lucru pe care l-am observat a fost restaurantul de pe chei, modern și estival, în care cînta seara, cu o voce modestă, dar cu antren, o solistă cambrată într-o rochie argintie.

Din bulevardul principal am cotit apoi pe strada cea mai animată și am consumat înghețată de 75 de bani, pe care se încasa un leu (cornetul se plătea separat, prețul afișat fiind al înghețatei turnate direct în gură). Am luat o porție de salam de la lacto bar („...am avut lapte și ieri") și am încercat să pătrundem într-o frizerie. Tentativele noastre s-au dovedit infructuoase, frizerii din Tr. Severin fiind suprasolicitați, astfel că am trecut mai departe spre piață.

La un șir de mese împinse pînă aproape sub tarabele de fructe se sărbătorea o nuntă cu taraf. Alături, și parcă de jur-împrejur, se vindeau pepeni și piersici, oamenii își încărcau sacoșele cu cartofi, dar nu vedeai mormanele acelea de ceapă și de pungi atît de obișnuite pieților către sfîrșitul zilei și, ceea ce e la fel de surprinzător, străzile din jur erau curate. Nu pentru că administrația locală ar fi concentrat forțe speciale la măturatul lor, ci pentru că oamenii se învățaseră să le păstreze astfel.

Apoi, deodată, din spatele unor copaci a răsărit un turn medieval — un turn împodobit cu turnulețe, amintind vechea catedrală a Sfîntului Tyn, din Praga. Oricum, profilul acesta praghez părea insolit pe cerul Severinului.

Fiind convinși că acolo se află muzeul orașului, am întrat — nu era decît turnul de apă.

Celebrele ruine romane, cele pe care le știam din cărțile de istorie, se aflau în partea opusă a orașului. La poartă, am plătit cîte un leu pentru vizitarea muzeului și a vechilor construcții. Abia după aceea ni s-a explicat că muzeul este închis și că va mai fi încă vreo doi ani.

În curte, pe sub pereți, zăceau stele și lei funerari, busturile familiilor romane găsite pe morminte. Sub o panglică de asfalt protector se înșiruiau ruinele zidurilor Castrului Drubeta. Încăperi mici, multe, riguros alternate, o uluitoare economie de spațiu, că pe un vas de război. Pe 125 x 139 metri pătrați își găseau loc porți și turnuri, curtea interioară, tezaurul, altarul zeilor militari și al steagurilor, praetorium.

Mai jos, spre Dunăre, se înalță ruinele așa-numitului „picior de pod" — pila podului pe care-l cunoaștem mai mult din descrierea senatorului roman Dio Cassius și ale cărui modalități de construcție încă n-au fost descoperite.

Ca și muzeul „în renovare" — Castrul și „piciorul de pod" — dovedeau aceeași nepăsare organizatorică. În afara unui plan riguros de-senat al Drubetei, dar neinteligibil din cauza micilor dimensiuni, nici o altă indicație utilă nu era oferită vizitatorului dornic să învețe.

Și alături, pe o bucată dreptunghiulară de tablă era înfățișată „O scenă de luptă", reconstituită, chipurile, după un autentic monument roman.

O mulțime de bărbați cu picioare și gîturi strîmbe, înfășurați în cearceafuri, înălțau spre cer arcuri gălbejite.

În ultimul plan, indivizi cu o îmbrăcăminte dubioasă ridicau în pumni capete bărboase, iar în primul plan cîțiva daci vindeau ouă cu năframa. Interpretarea logică a picturii ne-a condus la concluzia că ouăle ar fi pietre, iar năframele o caricatură a prașiilor balcare.

Opera artistului (!) contemporan veghează ruinele austere cu vulgaritatea acelor ștergare fals folclorice ce se atîrnă pe pereți și care consemnează: „Bucătăria cît de mică, trebuie ținută curățică".

Revenind spre țărm, ne gîndeam că după atîtea secole de celebritate, castrul, stelele funerare ca și portalul și „piciorul de pod" datorate lui Apolodor din Damasc merită o soartă mai bună.

RETROVIZOR

● Uzinele Ford au creat un tip de mini-autoturism electric. Din cauza proporțiilor reduse, mașina este înzestrată cu o banchetă centrală pe care conducătorul și pasagerii stau spate în spate.

● La cursa de rezistență Londra — Sidney vor lua parte, după toate probabilitățile, și trei autoturisme SIMCA 1100 echipate special pentru o asemenea întrecere dificilă.

● În regulamentul competiției automobilistice „Săptămîna de la le Mans" a fost introdusă anul acesta o derogare: concurenții vor avea dreptul să-și schimbe, o singură dată, acumulatorii.

● Cursa de coastă Trento-Bondoni contînd pentru campionatul european de munte s-a soldat cu un rezultat neașteptat. A cîștigat automobilistul vest-german Federhoffer pe o mașină Abarth Sport 1300 deși la start se afla o întreagă garnitură de mașini Porsche.